



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

TGV Est

Question orale n° 1353

### Texte de la question

M. Jean-Yves Le Déaut interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la gare d'interconnexion de Vandières, située en Meurthe-et-Moselle. La gare a une déclaration d'utilité publique qui court jusqu'en mai 2016. Le projet sera assuré sans taxe nouvelle, sans contribution supplémentaire des collectivités locales et sans emprunt, donc sans endettement public. Le financement sera assuré par la part dite « Grenelle » de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), via la nouvelle grande région est (ACAL) qui peut prélever une partie sur la TIPP, à hauteur de 0,0073 euros/litres pour les super carburants et 0,0135 euros/litres pour le gazole. Il souhaiterait savoir ce qu'en pense le Gouvernement.

### Texte de la réponse

#### GARE D'INTERCONNEXION DE VANDIÈRES

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour exposer sa question, n° 1353, relative à la gare d'interconnexion de Vandières.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. La ligne à grande vitesse Est européenne a été inaugurée en 2007. Un protocole additionnel à l'autorisation de construction de la ligne, signé par tous les partenaires, prévoyait l'installation à Vandières d'une gare d'interconnexion entre la LGV Est européenne et la ligne de transport express régional qui relie Nancy à Metz et Luxembourg. L'État a déjà engagé 23,6 millions d'euros dans le financement de cette gare avant 2007, au titre de mesures conservatoires. Après réalisation du premier tronçon, qui relie Paris à Baudrecourt, une deuxième phase est en cours, pour relier Baudrecourt à Strasbourg. Une gare provisoire a été installée à Louvigny, en Moselle. En l'absence d'interconnexion, les voyageurs doivent s'y rendre en voiture.

En 2009, le gouvernement de l'époque avait lancé une enquête d'utilité publique, comme il l'avait promis. Un décret d'utilité publique a été publié le 28 mars 2011, dont l'article 2 stipule que les expropriations doivent être réalisées avant le 15 mai 2016. Le projet sera réalisé sans taxe nouvelle, sans contribution supplémentaire des collectivités locales et sans emprunt, donc sans endettement public, puisque son financement sera assuré par la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – la TICPE –, prélevée par la nouvelle région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine – ACAL –, et auparavant par la région Lorraine.

Ainsi, après la COP21, quelle est la position actuelle du Gouvernement sur la construction d'une interconnexion entre le TGV et le TER ? Comme je le disais, la plupart des passagers se rendant à Vandières chaque jour – environ un millier de personnes – utilisent leur véhicule personnel, sur une distance moyenne de 60 kilomètres : 60 000 kilomètres sont ainsi parcourus quotidiennement, soit une fois et demi le tour de la Terre.

Par ailleurs, comment le Gouvernement interprète-t-il juridiquement le décret d'utilité publique ? L'article L. 123-

17 du code de l'environnement stipule que, lorsque les projets ayant fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, une nouvelle enquête doit être conduite, à moins d'une prorogation.

Avant quelle date les travaux de la gare de Vandières devront-ils commencer ? Peut-on différer cette date de début des travaux ? Faudra-t-il engager une nouvelle enquête publique ? Je souhaiterais que vous indiquiez clairement si les dates du 27 mars ou du 15 mai sont impératives, en tant qu'elles entraînent la caducité de la déclaration d'utilité publique.

Enfin, dans quelles conditions la région ACAL peut-elle continuer à bénéficier des financements exceptionnels de l'Europe prévus pour la deuxième phase de la LGV ? Comment ceux-ci pourraient-ils être affectés au projet de gare d'interconnexion ? Ces financements sont-ils réservés à la construction de la LGV Est et de ses infrastructures, comme les gares ? Pourraient-ils être mobilisés pour d'autres projets ?

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

**Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité.** Monsieur le député, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence d'Alain Vidalies, qui ne pouvait être présent ce matin.

Vous avez appelé l'attention du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de réalisation d'une nouvelle gare à Vandières, sur la LGV Est européenne. Comme vous l'avez fait brièvement, je rappellerai l'historique de ce projet.

Lors de la première phase de construction de la LGV Est européenne, mise en service en juin 2007, il a été décidé que le site de Louvigny accueillerait la gare Lorraine TGV.

Parallèlement, des mesures conservatoires ont été prises de manière à pouvoir réaliser ultérieurement une gare nouvelle sur le site de Vandières, distant d'une dizaine de kilomètres du site de Louvigny. Vandières se situe au croisement entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique sur laquelle circulent les TER de l'axe Nancy-Metz, mais la gare que vous escomptez n'était techniquement pas réalisable dans le même temps que la première phase de la LGV Est européenne. Le 28 mars 2011, la déclaration d'utilité publique initiale de la LGV a donc été modifiée pour permettre de réaliser les dernières expropriations nécessaires à la réalisation de la gare de Vandières ; le décret correspondant précise que ces expropriations doivent être réalisées avant le 15 mai 2016.

Je tiens à vous confirmer qu'à ce jour, l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la gare de Vandières ont été réalisées. Les premiers travaux conservatoires sont intervenus. Il n'y a donc pas lieu de proroger cette déclaration d'utilité publique. Au contraire, une telle prorogation pourrait s'avérer illégale car non fondée sur une nécessité au regard du code de l'expropriation. Il vous est précisé, pour être bien clair, que l'absence de prorogation n'obère pas la possibilité de réalisation du projet, les autres autorisations nécessaires n'étant pas fondées sur la notion d'utilité publique.

S'agissant de l'opportunité du projet de la gare de Vandières, au-delà de l'aspect financement que vous avez évoqué, je rappelle que la dernière étape portée à la connaissance de l'État a été la consultation menée en juin 2015, laquelle avait abouti à une décision de l'exécutif régional de Lorraine d'abandonner le projet.

Le Gouvernement reste toutefois attentif aux souhaits des collectivités régionales et des autres collectivités locales sur ce dossier.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Vous avez indiqué vous-même, madame la secrétaire d'État, que, dans le cas précis de Vandières, l'article du code de l'environnement qui dispose qu'il faut engager une enquête d'utilité publique ne

s'applique pas. Il n'est donc pas nécessaire d'en engager une nouvelle et on peut encore pendant un certain temps engager les travaux – j'aurais aimé savoir dans quels délais.

Ce que vous avez dit à propos de la consultation est exact, mais il ne s'agissait pas d'un référendum. Certes, une majorité de quelque 9 % de citoyens qui se sont prononcés étaient contre, surtout ceux du département de la Moselle qui bénéficient actuellement d'une gare provisoire. Mais je souligne qu'une gare située dans les champs, cela représente au total, pour l'ensemble des automobilistes, une fois et demie le tour de la terre tous les jours pour s'y rendre. C'est tout de même terrible. Au terme de la consultation, il est apparu que deux départements étaient pour le projet et deux contre : les pour étaient évidemment ceux qui n'avaient pas de gare TGV. Je souhaiterais savoir si ce que vous avez annoncé est bien confirmé et si les travaux vont commencer.

**Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État.** Oui, c'est confirmé !

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Yves Le Déaut](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (6<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1353

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [22 mars 2016](#)

**Réponse publiée au JO le :** [30 mars 2016](#), page 2466

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [22 mars 2016](#)